Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10539**

18. Wahlperiode 02.12.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Künast, Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/10316 –

Verbraucherschutz und Verbraucherrechte beim Abgasskandal

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. September 2015 gab die US-amerikanische Umweltbehörde United States Environmental Protection Agency (EPA) bekannt, dass sie gegen den Volkswagen-Konzern wegen Verstößen gegen die zulässigen Stickoxid-Grenzwerte ermittelt. Es hatte sich erwiesen, dass der VW-Konzern mit Hilfe einer illegalen Software den Stickoxidausstoß im Testlabor bewusst manipuliert hatte, wobei der Ausstoß im Normalbetrieb auf unvermindert hohem Niveau verharrte.

Inzwischen hat sich herausgestellt, dass auch Autos anderer Hersteller die Grenzwerte auf der Straße überschreiten, weil die Einhaltung der Abgasgrenzwerte von Fahrzeugen insbesondere in Deutschland und der Europäischen Union (EU) nur unzureichend kontrolliert wurde. So belegten die Nachmessungen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) und die Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“, dass der Abgasskandal die Automobilindustrie mit wenigen Ausnahmen komplett betrifft (www.automobilwoche.dearticle/20160424/AGENTURMELDUNGEN/304249982/nach-dem-kba-bericht-abgas-thematik-betrifft-fast-die-ganze-autobranche).

Mittlerweile klärt ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages, an welchen Stellen und aus welchen Gründen die staatlichen Kontrollen versagten. Außerdem soll ein Untersuchungsausschuss des EU-Parlaments klären, ob die Europäische Kommission bei der Gesetzgebung zu Abgastests stets korrekt gearbeitet hat oder nachlässig war.

Am 15. Oktober 2015 ordnete das KBA gegenüber VW den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Fahrzeugen an. Betroffen sind alle Fahrzeuge mit EURO-5-Dieselmotoren des Typs EA 189 der Hubraumgröße 2 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter. Die betroffenen Halterinnen und Halter sollen zeitlich gestaffelt angeschrieben und aufgefordert werden, ihr Fahrzeug in der Werkstatt vorzuführen. Dort sind die Fahrzeuge in den vorschriftsmäßigen Zustand zu versetzen.

Es ist bis heute unbekannt, welche Abgaswerte durch das Softwareupdate einzuhalten sind, weil der Konzern hierzu keinerlei Angaben macht. VW hat seinen vorgesehenen Zeitplan für die Nachbesserungen mehrfach überarbeitet, so dass viele Verbraucherinnen und Verbraucher noch immer darauf warten, dass ihre Fahrzeuge wieder in Ordnung gebracht werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 30. November 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Rückrufe funktionieren nach wie vor unzureichend. So haben die Reparaturen der 1,2-l-Motoren erst im August 2016, statt wie ursprünglich geplant, im Frühling begonnen. Außerdem gab es Probleme bei der Umrüstung, so dass mehrfach nachgebessert werden musste (Beispiel Amarok: Im Praxistext wurde ½ l Diesel mehr verbraucht als vor der Umrüstung). Erste Straßenmessungen der NOx-Emissionen zeigten, dass sich diese nicht oder nur unwesentlich verbesserten. Bislang wurden lediglich 240 000 Fahrzeuge, d. h. ein Zehntel der in Deutschland betroffenen Autos, umgerüstet (www.zeit.de/mobilitaet/2016-10/volkswagen-dieselskandal-umruestung-manipulierter-autos; www.auto-motor-und-sport.de/news/vw-diesel-update-amarok-leistung-gleich-gut-verbrauch-leicht-erhoeht-10551733.html; www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/autozeitschrift-testet-nach-vw-rueckruf-schummel-diesel-nach-umruestung-verbrauch-steigt-um-0-5-bis-0-7-liter_id_5292329.html).

Der VW-Konzern hat bisher noch immer nicht klargestellt, dass alle Ansprüche der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher entschädigt werden. So gibt es keine Zusage darüber, dass der Konzern im Fall von weiter bestehenden oder neuen Mängeln nach der Umrüstung Entschädigung zahlen bzw. die Rückabwicklung des Kaufvertrags gewähren wird.

Der Konzern lehnt nach wie vor Entschädigungszahlungen für europäische Kundinnen und Kunden ab, obwohl in den USA aufgrund der kollektiven Klagemöglichkeiten die betroffenen Verbraucher Entschädigungen erhalten.

So hat das Bundesbezirksgericht San Francisco im VW-Abgasskandal seine Zustimmung zu dem Vergleich des Konzerns mit den betroffenen Autobesitzern in den USA bereits angedeutet. Am 25. Oktober 2016 verglich sich VW mit den US-Behörden und Klägern verbindlich vor einem US-Gericht. Danach hat VW etwa 16,5 Mrd. US-Dollar (15,2 Mrd. Euro) zu zahlen. Etwa zwei Drittel soll als Entschädigung der Betroffenen dienen. Der Rest der Vergleichssumme soll als Straf-zahlung an US-Behörden gehen oder gegen Luftverschmutzung und für die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge eingesetzt werden (www.tagesschau.de/wirtschaft/vw-vergleich-103.html).

Wegen der unzureichenden Problembehebung und Entschädigung für europäische VW-Besitzer haben sich mittlerweile auch die EU-Kommissarin für Justiz und Verbraucherschutz Věra Jourová und die EU-Kommissarin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum Elżbieta Bieńkowska in den VW-Fall eingeschaltet und gefordert, dass der Autokonzern Kundinnen und Kunden in der EU ebenso eine Entschädigung zahlt wie in den USA. Am 21. September 2016 – ein Jahr nach Bekanntwerden des Skandals – kündigte der VW-Konzern gegenüber der EU-Kommissarin Věra Jourová, einen EU-Aktionsplan an und sicherte bis Herbst 2017 eine Umrüstung aller betroffener Dieselautos in Europa zu.

In ihrem Bericht an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages vom 15. Dezember 2016 erklärte die Bundesregierung das Ziel, dass die Rechte der betroffenen Kunden, Verbraucherinnen und Verbraucher uneingeschränkt gewahrt werden und ihnen durch die Vorfälle keinerlei Nachteile entstehen beziehungsweise bei ihnen verbleiben (Ausschussdrucksache 18(6)177). Doch es ist auch jetzt noch in weiten Teilen ungeklärt, welche konkreten gesetzgeberischen und sonstigen Konsequenzen zum Schutz von Verbraucherinnen und Verbrauchern und der Verhütung künftiger vergleichbarer Vorfälle gezogen werden sollen.

1. Wie sieht die konkrete Planung für den in den Medien zugesagten Gesetzentwurf zu den Musterfeststellungsklagen aus?

   a) Wie ist der genaue Zeitplan?

   b) Wann soll der Gesetzentwurf eingebracht werden?

   c) Wie soll der Gesetzentwurf inhaltlich ausgestaltet sein?

   d) Welche sonstigen Vorhaben plant die Bundesregierung zur Stärkung der kollektiven Rechtsdurchsetzung?

Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz beabsichtigt, noch in diesem Jahr den Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Musterfeststellungsklage vorzulegen. Dabei sollen sowohl die Empfehlung der Europäischen Kommission für „Gemeinsame Grundsätze für kollektive Unterlassungs- und Schadensersatzverfahren bei Verletzung von durch Unionsrecht garantierten Rechten" vom 11. Juni 2013 als auch die Rechtsvorschriften und Erfahrungen anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Union Berücksichtigung finden. Ziel ist es, die zivilprozessuale Rechtsdurchsetzung insbesondere für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu vereinfachen und zugleich einer missbräuchlichen Rechtsverfolgung vorzubeugen. Die Einzelheiten bleiben der Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs vorbehalten. Der Zeitplan des Gesetzgebungsvorhabens hängt von den weiteren Beratungen ab.

2. Wie genau soll die vom Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, am 25. Januar 2016 angekündigte unabhängige Verbraucherschlichtungsstelle eingerichtet und ausgestaltet werden, die Beschwerden von Kundinnen und Kunden bei Neuwagenkäufen außergerichtlich beilegt, und bis wann genau (bitte konkreten Zeitplan angeben) wird das Vorhaben abgeschlossen sein (www.welt.de/wirtschaft/article151424461/Maas-plant-Schlichtungsstelle-fuer-Neuwagen-Kaeufer.html)?

Die Bundesregierung ist mit ihren Beratungen zu einer unabhängigen Verbraucherschlichtungsstelle im Bereich des Neuwagenkaufs noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis gelangt. Es ist deshalb nicht möglich, einen konkreten Zeitplan anzugeben.

3. In welcher Form erfolgte die Anordnung des KBA gegenüber VW, den Rückruf von 2,4 Millionen VW-Fahrzeugen einzuleiten, und welchen konkreten Inhalt hatten diese?

4. Handelt es sich bei dem Rückruf der betroffenen Fahrzeuge mit EURO-5-Dieselmotoren der Größe 2 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter Hubraum um einen angeordneten Rückruf nach § 26 Absatz 2 (Nummer 7) bzw. § 26 Absatz 4 des Produktsicherheitsgesetzes?

   Wenn nein, auf welcher Grundlage beruht der Rückruf stattdessen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/9975 wird verwiesen.

5. Welche Informationen liegen der Bundesregierung zum Sachstand der notwendigen Rückrufe von EURO-6-Fahrzeugen anderer Hersteller vor, bei denen es sich laut Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen um insgesamt ca. 630 000 betroffene Fahrzeuge handeln soll?

   a) Wie und wann genau werden die Rückrufe unter welchen Bedingungen stattfinden?

   b) Erfolgt die Anordnung gegenüber anderen Herstellern in der gleichen Weise wie gegenüber VW?

   c) Innerhalb welches Zeitraums sind die betroffenen Hersteller verpflichtet, die Fahrzeuge nachzubessern?

   d) Welche Hersteller wurden aufgrund welches konkreten Verdachts, bzw. welches konkreten Sachverhalts aufgefordert, welche konkreten Fahrzeuge (Fahrzugtypen) zurückzurufen und nachzubessern?

   e) Was ist die angedrohte Folge, sollten Hersteller dieser Anordnung zuwiderhandeln?

Die freiwilligen Serviceaktionen werden nach Freigabe durch das KBA von den Herstellern durchgeführt. Diese Freigaben sollen noch in 2016 erfolgen. Hinsichtlich der konkreten Sachverhalte wird auf den Bericht der Untersuchungskommission des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwiesen.

6. Wie viele der betroffenen VW-Besitzer wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von VW bzw. ihrem VW-Händler bislang über den erforderlichen Rückruf informiert?

Bereits Ende 2015 wurden ca. 2,5 Millionen Vorabschreiben zu den Rückrufen an die betroffenen Halter in Deutschland verschickt.

7. Wann wird der Rückruf der betroffenen VW-Fahrzeuge nach aktueller Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

8. Was konkret bedeutet die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Stand der Umrüstung von Dieselfahrzeugen mit nicht-konformer Abgasreinigung zur Herstellung der dauerhaften Konformität mit den rechtlichen Vorschriften“ auf Bundestagsdrucksache 18/9962 zu Frage 3, in der es heißt „Das BMVI setzt sich für einen schnellen Abschluss der Umrüstung ein.“, und was meint die Bundesregierung mit einem „schnellen Abschluss“?

11. Wie wirkt die Bundesregierung auf einen schnellen Abschluss der Umrüstungen hin?

Die Fragen 8 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überprüfung und Freigabe der vom VW-Konzern erarbeiteten Abhilfemaßnahmen durch das KBA findet sukzessive und sehr zeitnah nach Fertigstellung der konkreten Applikation auf jedes einzelne Fahrzeugkonzept und die Prüfung durch technische Dienste statt.

9. Welche konkreten Vorgaben für die an das ordnungsgemäße Funktionieren der Abgasreinigung im realen Straßenbetrieb anzulegenden Maßstäbe und die Kontrolle ihrer Einhaltung macht die Bundesregierung dem KBA?

Die Fahrzeuge des VW-Konzerns werden durch die Abarbeitung des Rückrufes in einen gesetzeskonformen Zustand versetzt.

10. Liegen dem KBA Zeitpläne für die Umrüstung der Fahrzeuge vor?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Die Freigabe für alle betroffenen Modelle (Cluster) ist für das Jahr 2016 vorgesehen.

12. Welche Durchsetzungs- und ggf. Sanktionsmaßnahmen kann die Bundesregierung ergreifen, wenn der Rückruf nicht ordnungsgemäß bzw. nicht entsprechend dem Zeitplan durchgeführt wird?

Der VW-Konzern ist durch die Bescheide des KBA zur Durchführung der Rückrufe verpflichtet. Werden die Vorgaben der Bescheide nicht eingehalten, bestehen die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten.

13. Inwiefern wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass der VW-Konzern im Fall von weiter bestehenden oder neuen Mängeln nach der Umrüstung Entschädigung zahlen bzw. die Rückabwicklung des Kaufvertrags gewähren wird?

In Deutschland soll durch die Umrüstung der vertragsgemäße Zustand des Fahrzeugs erreicht werden, sodass den zivilrechtlichen Käuferrechten umfassend Rechnung getragen wird.

14. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der VW-Konzern keine Garantie auf die umgerüsteten Motoren übernehmen möchte und die Warnung der Europäischen Kommission vor schnellerem Motorenverschleiß in diesem Zusammenhang (www.spiegel.de/auto/aktuell/volkswagen-abgasskandal-eu-warnt-vor-motorschaeden-bei-umgeruesteten-dieselautos-a-1118662.html)?

Die Gewährleistungsansprüche gegenüber dem Hersteller unterliegen auch nach dem Rückruf den gesetzlichen Vorgaben. Dem KBA liegen keine Informationen vor, dass sich die Dauerhaltbarkeit der Motoren und emissionsmindernden Einrichtungen durch die Rückrufaktion verändert.

15. Inwiefern sind die betroffenen Kundinnen und Kunden nach Einschätzung der Bundesregierung verpflichtet, sich an der Rückrufaktion zu beteiligen?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/9975 wird verwiesen.

16. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, die VW teilweise in Briefen zum Rückruf äußert, dass nicht umgerüstete Pkw bei der nächsten Hauptuntersuchung keine HU-Plakette mehr erhalten könnten (www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/vw-macht-druck-beim-rueckruf-wer-nicht-am-software-update-teilnimmt-bekommt-keinen-tuev-mehr_id_6004336.html)?

Der Rückruf ist verpflichtend. Nicht umgerüstete Fahrzeuge sind daher nicht vorschriftskonform.

17. Welchen konkreten rechtlichen Status haben die Nachbesserungen?

    a) Handelt es sich um einen amtlichen Rückruf oder wie von dem VW-Konzern behauptet, um einen freiwilligen Rückruf?

    b) Welche Konsequenzen ergeben sich daraus?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/9975 verwiesen.

18. Bis wann genau sollen die staatlichen Prüfstände für Nachprüfungen von Abgasemissionen geschaffen werden?

    a) Wann konkret wird mit den Messungen begonnen?

    b) Inwiefern werden die Messungen zur allgemeinen Nachvollziehbarkeit auch veröffentlicht?

Das KBA hat bereits eigene mobile Prüfvorrichtungen. Der Aufbau von stationären Prüfständen befindet sich derzeit in der Planung.

19. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung hinsichtlich ihrer Überprüfung der Berücksichtigung der kollektiven Verbraucherinteressen bei der Wahrnehmung der Verwaltungsaufgaben durch das KBA gekommen, und welche Konsequenzen ergeben sich für den Aufgabenbereich des KBA?

20. Mit welchen konkreten Maßnahmen und bis wann genau will die Bundesregierung sicherstellen, dass in Zukunft ein transparentes System für Kfz-Typgenehmigungen geben wird bei dem realistische Abgastests bei Fahrzeugen durchgeführt werden, die sicherstellen, dass Abgaswerte auch im Straßenverkehr eingehalten werden?

21. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass zukünftig Abweichungen von den Herstellerangaben rechtlich sanktioniert und falsche Abgasangaben korrigiert werden können?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf den Untersuchungsbericht der UK wird verwiesen.

22. Wie wird die Bundesregierung darauf hinwirken, dass deutsche Verbraucherinnen und Verbraucher angemessene Entschädigungen aufgrund des Abgasskandals durch den Konzern erhalten und nicht schlechter behandelt werden als die US-Kunden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

23. Welche Voraussetzungen will die Bundesregierung auf den Weg bringen, damit bei zukünftigen Vorfällen Rückrufprozesse für die Verbraucherinnen und Verbraucher transparenter werden und die betroffenen Kunden klarer und besser informiert werden?

Das KBA informiert Verbraucherinnen und Verbraucher über eine Onlinedatenbank bereits heute über Rückrufe.

24. Inwieweit werden nach Auffassung der Bundesregierung die zivilrechtlichen Ansprüche der Verbraucherinnen und Verbraucher durch die konkrete Ausgestaltung des Rückrufs durch VW und die Kundeninformation durch VW erfüllt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

25. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch das Ausmaß etwaiger Umwelt- und Gesundheitsschäden ist, die aufgrund der erhöhten Stickoxide- und Feinstaubbelastung durch die Manipulationen erzeugt wurden?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu den durch die Manipulationen erzeugten Stickstoffoxidausstößen vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333